



UWG - Unabhängige Wählergemeinschaft

Stadt Starnberg
Herrn 1. Bürgermeister
Ferdinand Pfaffinger
Vogelanger 2
82319 Starnberg

Stadtratsfraktion

Hauptstr. 21
Eingang Kirchplatz

82319 Starnberg
08151-74 666 1

Hans Beigel
Dr. Jürgen Busse
Barbara Frey
Prof. Dr. Otto Gaßner
Dr. Axel Stang
Dr. Mario Stock
Helge Walter
Winfried Wobbe

Starnberg, 09.01.2014

Hauptausschuss der Stadt Starnberg

Sitzung am Montag, 13.1.2014 17:00 Uhr

Tagesordnungspunkt 1: Vollzug der Straßenverkehrsordnung (StVO); Sperrung der Hanfelderstraße (St 2069) für den Mautausweichverkehr/LKWs über 7,5 t

Sehr geehrter Herr Bürgermeister,

Erlauben Sie, dass ich mich schriftlich und ausführlich an Sie wende wegen des Tagesordnungspunkts 1 (Mautausweichverkehr auf der Hanfelderstraße) der für den 13. Januar 2014 vorgesehenen Sitzung des Hauptausschusses. Dies hat zwei Gründe:

Der Punkt geht zurück auf zwei Anträge der Fraktion der UWG, nämlich vom 5. Mai 2010 und vom 12. September 2012.

Vorsorglich darf ich diese beiden Anträge hier nochmals übermitteln.

Es gibt zu diesem Tagesordnungspunkt keinen Beschlussvorschlag der Verwaltung. Es wird nur lapidar vermerkt: „Um beschlussmäßige Beratung wird gebeten.“

Um die Lücke des von Seiten der Verwaltung unterlassenen inhaltlichen Beschlussvorschlags zu schließen, stellen wir unseren Antrag vom September 2012 für den kommenden Hauptausschuss neu:

Die Stadt beantragt beim als Untere Verkehrsbehörde zuständigen Landratsamt Starnberg, die Staatsstraße 2069 von der Waldkreuzung (Querung der STA 3) bis zum Tutzinger-Hof-Platz (Einmündung in die B 2) für den Mautausweichverkehr durch Aufstellen des Verkehrszeichen 253 mit Zusatzzeichen „Durchgangsverkehr“ und „12 t“ zu sperren.

Zur Begründung führen wir an:

I. Die Rechtslage

§ 45 Abs. 9 Satz 3 StVO erlaubt für den Mautausweichverkehr spezielle Beschränkungen oder Verbote. **Möglich ist ein Verkehrsverbot für Durchgangsverkehr mit Nutzfahrzeugen von mehr als 12 t** (Hentschel/König/Dauer, Straßenverkehrsrecht, 40. Aufl. 2009, § 41 StVO Rn. 248f, § 45 StVO Rn. 28a).

1. Voraussetzungen für ein Durchfahrverbot

Die Voraussetzungen für ein Durchfahrverbot hat das Bundesverwaltungsgericht in einem Urteil vom 13.3.2008, Az.: 3 C 18/07 = BVerwGE 130, 383) geklärt. In zwei Urteilen vom 18.1.2010 (11 BV 08.789, 11 BV 08.791, BayVBl 10, 375) hat dann der Bayerische Verwaltungsgerichtshof daraus Konsequenzen für bayerische Bundesstraßen gezogen. Wiederum mit einem Fall aus Bayern hat das BVerwG seine Rechtsprechung nochmals bestätigt und präzisiert (BVerwG, U. 15.12.2011, 3 C 40/10, BayVBl 12, 542). Damit **kann die Rechtslage nunmehr als endgültig gesichert angesehen werden.**

Zusätzlich kann noch auf die Bundestagsdrucksache 17/12028 vom 2. Januar 2013 verwiesen werden, mit der die Bundesregierung dem Bundestag einen „Bericht über Verkehrsverlagerungen auf das nachgeordnete Straßennetz in Folge der Einführung der Lkw-Maut“ gegeben hat.

2. Darlegungslast

Zwei **Voraussetzungen** müssen für ein Durchfahrverbot erfüllt sein und dargelegt werden:

- mautbedingt veränderte Verkehrsverhältnisse (unten 3)
- erhebliche Auswirkungen (unten 4)

3. Änderung des Verkehrs

Für die Annahme **mautbedingt veränderter Verkehrsverhältnisse** genügen bereits geringfügige Veränderungen (BayVGH, U. v. 18.1.2010, 11 BV 08.789, Juris Rn. 18).

4. Auswirkung der Verkehrsänderung

Für die Entscheidung, ob „**erhebliche**“ Auswirkungen anzunehmen sind, greift die Rechtsprechung auf die Wertung der drei Alternativen zum **Begriff „wesentliche“ Lärmzunahme in § 1 Abs. 2 der 16. BImSchV** zurück. Diese drei Alternativen sind

- der Beurteilungspegel des Verkehrslärms wird um 3 dB (A) erhöht,
- der Beurteilungspegel des Verkehrslärms wird auf mindestens 70 dB (A) am Tage oder auf 60 dB (A) in der Nacht erhöht,
- der Beurteilungspegel des Verkehrslärms von bereits 70 dB (A) am Tage oder auf 60 dB (A) in der Nacht wird weiter erhöht.

5. Nachweismethoden

Für die Methode, wie man eine Änderung des Verkehrs und wie man die Auswirkungen der Verkehrsänderung nachweist, hat die Rechtsprechung folgende Grundsätze entwickelt:

Wichtig ist, dass für die Ermittlung der Voraussetzungen nicht wie sonst im Immissionsschutzrecht Lärmmessungen erforderlich sind. **Es genügen fundierte Schätzungen** (BVerwG, U. v. 13.3.2008, 3 C 18/07, Juris Rn. 36; BayVGH, U. v. 18.1.2010, 11 BV 08.789, Juris Rn. 19). Denn früher (das Mautsystem ist vollständig seit 1.1.2006 in Betrieb) erfolgte keine gesonderte Zählung des LKW-Verkehrs von über 12 Tonnen.

Für die Sperrung genügt auch, dass sich ggf. nur eine sehr geringe Verbesserung erzielen lässt. Das BVerwG hat erklärt, dass eine **Lärminderung von um die 1 dB(A) genügt** (BVerwG, U. 15.12.2011, 3 C 40/10, BayVBl 12, 542 = Juris Rn. 24).

II. Folgerungen

1. Bei der Stadt Starnberg vorhandene Unterlagen

Zunächst wäre es wünschenswert, dass die Verwaltung zur Beratung im Hauptausschuss das Schreiben des Landratsamts Starnberg, Aktenzeichen 400 V 81 216 vom 26.3.2010 zum Bebauungsplan Nr. 8175 bereithält. In diesem Schreiben hatte uns das Landratsamt Starnberg mitgeteilt, dass an der Hanfelderstraße schon Lärmwerte von 71 bzw. 61 db(A) tags/nachts erreicht werden. Damit würde nach der Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts jede weitere Erhöhung durch den Mautausweichverkehr genügen.

Darüber hinaus sollte die Verwaltung auch alle Unterlagen bereithalten, die in der Festsetzung 5.7 des Bebauungsplans Nr. 8175 aufgeführt sind. Und bevor Anforderungen nur stur nach dem Wortlaut aufgefasst und befolgt werden: Natürlich sind ähnliche Unterlagen und Erkenntnisse zur Lärmsituation auch aus anderen Abschnitten der Hanfelderstraße von Interesse, also ebenfalls herauszusuchen und bei der Sitzung bereitzuhalten.

2. Untersuchungen von Prof. Kurzak

Meines Erachtens sollte die Verwaltung auch noch einmal mit Prof. Kurzak über seine Untersuchungen und seine auch aus seiner früheren und anderweitigen Tätigkeiten vorhandenen Erkenntnisse sprechen. Insbesondere sollte er gebeten werden, sich auf das Problem Mautausweichverkehr zu fokussieren, da ich nur hier realistische Handlungsmöglichkeiten sehe. Wenn Prof. Kurzak auch andere Ansätze für eine Verkehrsentslastung in der Hanfelderstraße sieht, würde ich mich seinem anderen und weitergehenden Wissen natürlich gern anvertrauen.

Prof. Kurzak hat seine Untersuchungen in zwei Teile aufgeteilt: In Teil 1 untersucht er nur den Schwerverkehr und zieht einen Vergleich 2010 mit 2013. In Teil 2 befasste er sich nur mit dem PKW-Verkehr und verwendet dort die Vergleichsjahre

2007 und 2013. Für den Mautausweichverkehr interessiert natürlich nur die Veränderung zwischen der Situation vor und nach Einführung der Autobahnmaut. Die vollständige Einführung der Autobahnmaut war erst ab 1. Januar 2006. Insofern irritiert mich, dass beim Schwerverkehr ein Vergleich von 2010 mit 2013 durchgeführt wird. Gott sei Dank steht aber im Text auch der Satz: „Bezogen auf den Querschnitt der Hanfelderstraße am nördlichen Stadtrand von Starnberg südlich des Kreisverkehrs sind es 13.300 Kfz/Tag, davon 1.100 Kfz Schwerverkehr. Im Vergleich zu 2007 hat die Belastung hier insgesamt um 40 % zugenommen und der Schwerverkehr um 50 %.“ Für unsere Zwecke und Absichten wichtig ist hier „im Vergleich zu 2007“.

Veränderte LKW-Verkehrsverhältnisse hat uns Prof. Dr.-Ing. Kurzak übrigens bereits im Rahmen seiner Untersuchungen zur Westspange vorgetragen. (Auf ein Gutachten von Prof. Dr.-Ing. Kurzak hat sich im Übrigen auch der BayVGH im Streitfall gestützt.) Da nicht mehr viel Zeit zur Verfügung steht, erlaube ich mir, dieses Schreiben Herrn Prof. Kurzak direkt zuzuleiten, damit er sich rasch in die hier vorgetragenen Gedanken hineindenken kann.

Mit freundlichen Grüßen



Prof. Dr. Otto Gassner